Treść:

Następny numer

naszego pisma ukaże się w rozszerzonych rozmiarach w dniu 22 grudnia br.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV — GDYNIA 5 grudnia 1935 r. — NR. 34

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

O robotach finansowanych przez Fundusz Pracy

(Roboty celowe i niecelowe. Roboty drogowe. Most na Wiśle).

Wobec drogiego pieniądza i kurczenia się kredytów, przeznaczonych na roboty publiczne, wydaje się koniecznem wszelkie projektowane roboty z funduszów publicznych, a więc i z Funduszu Pracy, dokładnie analizować pod względem ich celowości.

Co należy rozumieć pod celowością? Celowe są te roboty, które wykonane według ułożonego na dłuższą lub krótszą metę planu prac, dają należyty efekt gospodarczy. Niektórzy idą dalej, bo do celowych zaliczają obecnie tylko te roboty, które się rentują finansowo, t. j. dają realny efekt finansowy. Ponieważ jednak mówimy tu o robotach finansowanych przez Fundusz Pracy, źródła o określonem przeznaczeniu bezrobotnych, — wobec tego ostatnia definicja nie wydaje się być słuszną. Nie podlega jednak wątpliwości, że z Funduszu Pracy należy wykonywać tylko roboty celowe.

Każda dzielnica Polski ma swe odmienne potrzeby i to, co celowe jest w b. Kongresówce, jak budowa kanalizacji i wodociągów, to dla Pomorza byłoby niecelowem, gdyż miasta nasze posiadają te urządzenia.

Jakie roboty na Pomorzu zaliczyć należy do celowych? przedewszystkiem roboty drogowe oraz związane z regulacją Wisły.

Rozgałęziona sieć dróg bitych na Pomorzu coraz bardziej zaczyna się niszczyć, osobliwie szos państwowych o pierwszorzędnem znaczeniu gospodarczem i strategicznem. Przyczyna — brak kredytów na konserwację. Ta sprawa przedstawia się już od kilku lat. Czem to grozi dla naszych głównych szos — widzimy naocznie, i jeżeli nie uda się znaleźć funduszów z innych źródeł, niedługo pewne odcinki drogowe trzeba będzie zamknąć dla ruchu.

Drugą nieznośną bolączką są odcinki dojazdowe do większych miast oraz te odcinki. które wykazują specjalnie wzmożony ruch kołowy i pomimo corocznej konserwacji, niszczą się w szybkiem tempie. Wskażę tu np. na odcinek Grzywna - Chełmża - Bielczyny: ogromny ruch kołowy podczas zwózki buraków do Cukrowni Chełmżyńskiej co rok rujnuje gruntownie nawierzchnię szosową. Szosa jednotorowa przez wieś Grzywna naprawia się nieomal co rok i po kilku miesiącach znów doprowadza się do stanu opłakanego. To samo na odcinku Grudziądz - Mniszek, gdzie ciężarówki niszczą szosę co rok gruntownie. Otóż te intensywnie objeżdżane odcinki winne otrzymywać ulepszoną kostkową lub klinkierową nawierzchnię, jedynie racjonalną, zwykła szosa bita bowiem tu nie nadaje się zupełnie.

A więc potrzebne są większe pieniądze na bieżący remont szos głównych oraz na ulepszenie nawierzchni w miejscach specjalnie rujnujących się. Ministerstwo Komunikacji oświadcza, że na te najkonieczniejsze roboty niema funduszów. Fundusz Pracy winien tu bezwarunkowo przyjść z większą pomocą finansową Min. Kom. z wyraźnem zastrzeżeniem, że dotacje użyte będą tylko na wymieniony cel na Pomorzu.

Statut jednak F. P. przewiduje wydatki wyłącznie o charakterze inwestycyjnym. Otóż ulepszone nawierzchnie są inwestycją i z tego założenia wychodząc ulepszono i do-

prowadzono odcinek Gniew-Tczew do stanu doskonałego tylko z F. P. Należy tę zapoczątkowaną tam akcję planowo kontynuować i w innych miejscach.

Przyszłoroczny plan robót z F. P. preliminuje zgórą 3 miljony zł (jeżeli się nie mylę) na budowę całego szeregu nowych szos. Nie negując konieczności ulepszenia połączeń z Wybrzeżem z obejściem terenu W. M. Gdańska, miałbym najpoważniejsze zastrzeżenie co do budowy szeregu odcinków w powiatach Chojnickim i Tucholskim, a nawet i drugiej szosy do Wybrzeża z okolic Bydgoszczy. Są to roboty II kategorji, i jeżeli brak funduszów na remont bieżący i ulepszenie nawierzchni, odłożone one być muszą na czas późniejszy. Przedewszystkiem bieżący remont i ulepszenie nawierzchni, potem wszystko inne! Teza ta chyba nie podlega dyskusji.

Dlatego wydaje nam się koniecznem, by Fundusz Pracy z owych 3 miljonów przynajmniej połowę jeszcze przeznaczył na roboty szosowe, remontowe i ulepszeniowe, tem bardziej, że robocizna przy tych robotach odgrywa dominującą rolę.

Roboty przy Wiśle. Przed wojną Niemcy mieli gotowy projekt stałego mostu kolejowo-szosowego przez Wisłę między Chełmnem i Świeciem i tylko wskutek wojny plan ten nie został zrealizowany. Przedewszystkiem — możeby można było obecnie wydostać ten projekt z Berlina, co znakomicie ułatwiłoby dalszą realizację tego projektu, przedstawiającego tak oczywiste korzyści dla całego szeregu bogatych powiatów pomorskich.

Obecnie buduje się z obu stron w Chełmnie i Świeciu wały ochronne, które zwężą koryto rozlewu Wisły do 1 km. Wydaje się wskazanem, by roboty wałowe uzgodnić i dostosować do projektu nowego stałego mostu, który podobno znajduje się na warsztacie pracy Starostwa Krajowego. Byłoby pożałowania godnem, gdyby roboty wałowe nie zostały dostosowane do przyszłego mostu, potrzebującego znacznych robót ziemnych przy wykonaniu dojazdów z obu stron do samego mostu. Sypanie wałów należy uważać jako roboty wstępne do budowy mostu, i jeżeli tej okoliczności nie uwzględniono przy zaprojektowaniu robót wałowych, należałoby cały projekt natychmiast przerobić, co nie przedstawiałoby większych trudności wobec tego, że sypanie wału w Chełmnie i Świeciu obecnie dopiero rozpoczęto.

Wszelkie roboty ziemne dla przyszłego mostu mogą i winne być wykonane z Funduszu Pracy, bo są to roboty wysoce celowe. — Musiałyby one być rozłożone na szereg lat, a na ostateczne zakończenie mostu, tj. na budowę filarów i przęseł znajdą się fundusze ze źródeł tych ministerstw i samorządów, które są zainteresowane w realizacji tego projektu.

Wyczuwam, że naszkicowany plan robót drogowych i wiślanych natrafi na poważniejszy opór pewnych powiatów i miast pomorskich. Na Pomorzu mamy większą ilość ośrodków bezrobocia i staraniem pp. starostów i ojców miast jest uzyskanie kredytów z F. P. dla lokalnego na miejscu zatrudniania bezrobotnych. Jest to zrozumiałe, lecz jeżeli w tym celu sztucznie wymyślać trzeba roboty, które należą do kategorji robót niecelowych, jak budowa boisk, pływalni, objazdów lub dojazdów w miastach lub niepotrzebnych narazie nowych szos, tj. robót, bez których obejść się można, to tego rodzaju politykę uważać należy za niedopuszczalną. Wały przesypywać z miejsca na miejsce mogliśmy w Warszawie w czasach inflacji, przy obecnej jednak biedzie byłoby to marnotrawstwem.

Należy, jak już zaznaczyłem, wykonywać tylko potrzebne i celowe roboty, choćby je należało i ograniczyć do kilku tylko miejsc na Pomorzu. Wtedy robotników koszaruje się w prowizorycznych barakach z wspólną kuchnią z jednego kotła, jak to ma miejsce np. przy robotach kolejowych, koncentrując bezrobotnych z kilku powiatów i miast. Daje to możność robotnikom, przy lepszem wyżywieniu i lepszej organizacji pracy, poczynić znaczniejsze oszczędności. Są to obserwacje z praktyki. Ten system stosuje się w Arbeitsdienst w Niemczech i daje on doskonałe rezultaty, gdzie obie strony są zadowolone, jak to osobiście mogłem stwierdzić. Sztuczne wynajdywanie i stwarzanie lokalnych robót tylko w celu lokalnego zatrudnienia bezrobotnych uważać należy za niedopuszczalne.

Inż. Alfred Dziedziul

Represje gospodarcze zatargu włosko-abisyńskiego na Morzu Północnem i Bałtyku

Konflikt włosko - abisyński oraz rozgrywające się w jego ramach od kilku tygodni działania wojenne na terenie północno-wschodniej Afryki, który wyrósł na podłożu zagadnień ściśle gospodarczych, wywołuje już pewne skutki, sięgające daleko poza sferę bezpośrednich wpływów czy też zasięgu wojny.

Przedewszystkiem stwierdzić należy, że pierwszym bezpośrednim skutkiem, jaki wywołał konflikt włosko - abisyński — to niepewna sytuacja żeglugowa na morzach Śród-

ziemnem i Czerwonem. W związku z tem przejawiać się zaczęły tendencje przekierunkowania handlu, ze względu na bezpieczeństwo na inne tory dogodniejsze, co ze swej strony wywołuje walkę konkurencyjną pomiędzy mogącemi wchodzić w rachubę nowemi miejscami przepustowemi. Już dziś można spostrzedz znamienny fakt częściowego zaprzestania korzystania z usług portów włoskich przez poważne ilości ładunków zwłaszcza tranzytem idących, do i z zaplecza środkowoeuropejskiego i bałkańskiego.

Okoliczność ta działa ujemnie na sytuację żeglugową Bliskiego Wschodu i spowodowała cały szereg komplikacyj nietylko w strefie śródziemnomorskiej, lecz także i w strefach znacznie oddalonych od morza Śródziemnego.

Według posiadanych przez nas informacyj, w relacjach z portami Lewantu. Europy południowo - zachodniej oraz południowowschodniej Afryki — podniesione zostały stawki frachtowe morskie o 10 procent, przyczem przewóz towarów odbywa się przy uwzględnieniu klauzuli na wypadek wojny (War - clause). Tak samo nastąpiło zwyżkowanie stawek asekuracyjnych od towarów w formie pobierania dodatkowych opłat; również wzrosły stawki asekuracji okrętów (casco). Znamienną rzeczą jest przytem okoliczność, że wymienione stawki podlegają nadal fluktuacji. Za charakterystyczny moment może być także uważana okoliczność, że ta podwyżka stawek obejmowała początkowo tylko porty wyjściowe linij okrętowych, utrzymujących komunikację z Lewantem, niedługo potem objęła wszakże wszystkie inne porty. W związku z tem uległy podwyżce frachty, asekuracje statków i ładunków również na linjach Gdynia/Gdańsk—porty włoskie, północno-hiszpańskie, portugalskie i marokańskie, Gdynia/Gdańsk — porty południowohiszpańskie, Marsylja i porty włoskie, oraz Gdynia/Gdańsk — porty lewantyńskie. Tak samo podniesiona została taryfa frachtowa i ubezpieczeniowa statków i towaru z portów Bliskiego Wschodu do portów europejskich, a więc i polskich.

Podwyżkę stawek frachtowych podjęły obecnie także włoskie towarzystwa żeglugowe. Czynią to one w ten sposób, że opłaty za przewone przyjmują tylko w rozliczeniu na funty angielskie (Ł), co równa się zwyżce frachtu morskiego o 12 procent.

Na umowach frachtowych t. zw. czarterpartjach oraz konosamentach czyli morskich listach przewozowych stosuje się klauzule ryzyka wojennego, które z jednej strony upoważniają armatora o ile wiezie ładunek do portu zagrożonego lub będącego pod blokadą — do wyładunku towaru w jakimkolwiek innym porcie a nawet zwrotu ładunku do portu wyjściowego, z drugiej natomiast strony zwalniają go od odpowiedzialności wypełnienia warunków umowy o przewóz do portu przeznaczenia o ile temu przeszkadzają działania wojenne, z równoczesnem zabezpieczeniem — w obu wypadkach — poboru należnego frachtu przez armatora.

Bałtycka Międzynarodowa Konferencja Morska z siedzibą w Kopenhadze zwróciła również dosyć wcześnie uwagę swych członków na konieczność zabezpieczania ich interesów od ryzyka wojny i blokady przez stosowanie takich samych zastrzeżeń. Jest to dowodem, że konflikt włosko-abisyński wpływa na całokształt interesów handlowo-żeglugowych — związanych z Lewantem państw bałtyckich, w tej liczbie i Polski.

Wymienione okoliczności musiały wpłynąć na kalkulacje ceny towarów, co się uwidacznia w notowaniach giełd towarowych.

W związku z niepewnem położeniem politycznem w basenie śródziemno- i czerwonomorskim*) poza poruszonemi już kwestjami szereg linij okrętowych, utrzymujących komunikację z portami lewantyńskiemi — rozpoczyna stosować jeszcze inne ograniczenia, aż do wstrzymania biegu statków na „zagrożonych" odcinkach włącznie. Ze znanych nam faktów wymienić tu wypada np. w pierwszym rzędzie — zupełne przerwanie komunikacji z Lewantem przez „Niemiecko - Afrykańskie Linje Żeglugowe", których statki zaprzestały zawijać do portów włoskich i zachodnio-afrykańskich a mianowicie: Genua, Port Sudan oraz Dżibutti. Również jedna ze szwedzkich linij okrętowych związana z Gdynią z powodu przeciążenia statków transportami zaprzestała częściowo przyjmowania ładunków do portów, przylegających do strefy działań wojennych, jak: Massawa (Erytrea włoska), Mogadiscio (Somali włoskie) i Dżibutti (Somali francuskie). Z dalszych połączeń także włoska linja żeglugowa, utrzymująca komunikację między Włochami, północno-wschodnią Afryką a krajami bałtyckiemi (głównie Polska) wstrzymała na pewien okres czasu przyjmowanie ładunków do portów somalijskich.

W ogólnym układzie sił i zasięgu atrakcyjności gospodarczej państw śródziemnomorskich sytuacja powyższa wpłynęła również na sytuację portów włoskich pod względem ruchu tranzytowego do i z zaplecza środkowej Europy i krajów bałkańskich. Istotę tego faktu potwierdza wyraźnie znaczny już obecnie spadek obrotów towarowych typowo tranzytowego portu, jakim jest Tryjest.

Sytuację tę pogorszył jeszcze fakt zlikwidowania tam przez wielkie amerykańskie i angielskie przedsiębiorstwa handlowe składów konsygnacyjnych tak cennego artykułu, jakim jest bawełna. Firmy te zamykając swe placówki (uczyniły to jeszcze przed wybu-

*) Powód ten zupełnie wyraźnie podnosi niemiecka prasa gospodarczo - morska w słowach .....wegen der unsicheren politischen Lage..." (D. V. N. nr. 84).

chem konfliktu) — odebrały tem samem Tryjestowi poważny atut rozdziału towarowego dla krajów jego zaplecza.

Tak wytworzoną sytuację rozpoczęły już dyskontować konkurujące z Tryjestem w zakresie tranzytu porty morza Północnego i Bałtyku, w tej liczbie Gdynia i Gdańsk.

Walka o tranzyt do wspólnego rozległego zaplecza środkowej Europy i krajów bałkańskich rozgrywała się już od szeregu lat pomiędzy Tryjestem i Fiume, a portami niemieckiemi Hamburgiem, Bremą i Szczecinem. Mimo wzajemnego porozumienia kolejowo-taryfowego oraz podziału wpływu na obszar ciążenia dla każdej z wymienionych grup, prześcigały się one wzajemnie w ściąganiu przez swoje podwoje transportów, posuwając się nawet do nieprzestrzegania wzajemnych układów, m. in. zawartego po wojnie światowej t. zw. protokółu monachijskiego.*)

W ostatnich latach współudział w obrocie tranzytowym obok niemieckich i włoskich, wzięły także porty p o l s k i e g o obszaru: Gdańsk i Gdynia. Trzeba tu zaznaczyć, że pracę w tym zakresie znakomicie ułatwiło pomyślne położenie geograficzne Polski, oraz posiadanie przez nią dogodnej sieci komunikacyjnej, zwłaszcza magistrali kolejowej Śląsk — wybrzeże nadbałtyckie. Akcja akwizycji tranzytowej, zwiększająca zdolność oraz atrakcyjność eksploatacyjną naszych portów — wywołała reakcję ze strony portów niemieckich.

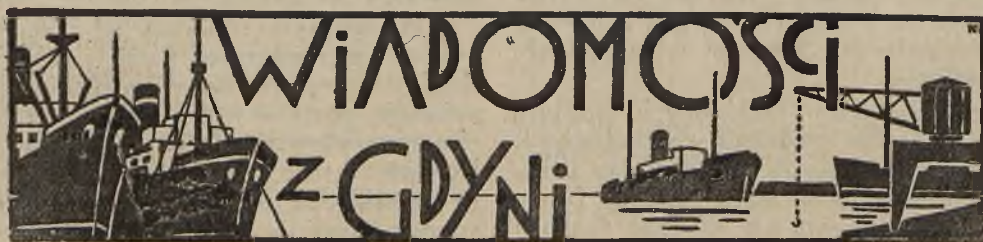
Na tle ściągania ładunków tranzytowych z Węgier, Czechosłowacji, Austrji i Rumunji rywalizacja portów i kolei niemieckich z polskiemi idzie w dwóch kierunkach. Primo: przez stosowanie t. zw. „postępowania wyrównawczego“ (Auslobungverfahren), które polega na przewożeniu towarów na podstawie tych samych opłat, za jakie przewożą ładunki koleje konkurencyjne (w tym wypadku polskie), choćby droga przewozu była znacznie dłuższa, przy stosowaniu odpowiednich refakcyj, secundo przez przyjmowanie oficjalnych stawek przewoźnego w t. zw. „skripsach“ tj. w walucie wewnętrznej pod względem wartości niższej od normalnego kursu RM o 30—40 procent. Zarówno „postępowanie wyrównawcze“, jak i „skripsy“ — zyskiwały i zyskują sobie wielkie powodzenie w akwizycji i kierowaniu ładunków tranzytowych przez porty niemieckie, zwłaszcza Szczecin. także przez Bremę i Hamburg. Pobieranie skripsów, które przyniosły kolejom niemieckim poważne niedobory, miało być z początkiem października br. wstrzymane. Ze względu jednak na obecną sytuację konjunkturalną na skutek zmniejszenia się tranzytu via Tryjest i pokładane w związku z tem wielkie nadzieje akwizycyjne — termin przyjmowania skripsów przedłużono do grudnia br.

Tak więc poważna konkurencja w dziedzinie tranzytu trwa nadal. Niemniej jednak istnienie mieszanych układów taryfowych pomiędzy Polską a poszczególnemi krajami, jak np. taryfy polsko - czechosłowacko - dunajowej, polsko - rumuńskiej i polsko - rumuńsko-bułgarskiej, przyczynić się winno obok usilnej pracy naszych aparatów akwizycyjnych do ściągania przez obszar polski ładunków tranzytowych austrjackich, czechosłowackich, węgierskich, a także rumuńskich, zwłaszcza tych, które przestały obecnie korzystać z Tryjestu czy innych portów włoskich.

Pilna obserwacja tak rozwijającej się sytuacji w dziedzinie tranzytu oraz dołożenie starań, aby wykorzystać wszelkie momenty sprzyjające ściągnięciu do Gdyni ładunków tranzytowych jest więc nakazem chwili.

E. Urbański.

*) Protokół monachijski został zawarty między zarządem kolei niemieckich i włoskich.



DELEGACJA GOSPODARCZYCH SFER PORTOWYCH U PP. WICEPREMJERA KWIATKOWSKIEGO I MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU GEN. GÓRECKIEGO.

W dniu 29 listopada delegacja gospodarczych sfer portowych w składzie wiceprezesa Izby naszej p. dyrektora Feliksa Kollata, Radców Izby: dyrektora Juljana Rummla, Dyrektora Lucjana Byczkowskiego, Dyrektora Andrzeja Cienciały, oraz pp. Dyrektora Władysława Gieysztora, Dyrektora Rady Interesantów Portu Dra B. Kasprowicza i Dyrektora Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych p. Jerzego Michalewskiego przyjęta została przez pp. Wicepremjera i Ministra Skarbu E. Kwiatkowskiego i Ministra Przemysłu i Handlu gen. R. Góreckiego i wręczyła im obszerne memorjały, zawierające dane, dotyczące najważniejszych dziedzin pracy portu oraz postulaty zainteresowanych sfer portowych.

DELEGACJA RADY INTERESANTÓW PORTU U PANA MINISTRA KOMUNIKACJI.

Dnia 4 grudnia br. Minister Komunikacji p. Inż. Butkiewicz przyjął delegację Rady Interesantów Portu z p. prezesem Korzónem na czele. Delegacja złożyła Panu Ministrowi memorjał w aktualnych sprawach kolejowo-portowych.

POSIEDZENIE TYMCZASOWEJ RADY PORTU.

W dniu 3. bm. odbyło się pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego posiedzenie tymczasowej Rady Portu. Podczas posiedzenia tego poruszono kilka zagadnień, mających doniosłe znaczenie dla rozwoju portu gdyńskiego, jak sytuacja kolejnictwa na terenie portu, która wywołuje szereg bardzo poważnych zastrzeżeń ze strony sfer gospodarczych, pracujących w porcie. W sprawie tej zabierali m. in. głos Prezes Rady Interesantów Portu Radca Izby naszej p. inż. N. Korzón i wiceprezes Izby p. inż. Rawicz-Szczerbo. Dalej sprawę uprzemysłowienia portu gdyńskiego obszernie zreferował wicedyrektor Izby p. J. Kawczyński; wreszcie omówiono zagadnienie reformy administracji portu i stworzenia skomercjalizowanego przedsiębiorstwa państwowego dla jego eksploatacji. To ostatnie zagadnienie, jako wymagające bardzo szczegółowego zbadania i przystosowania do wymogów życia portowego stanowić będzie przedmiot prac naszej Izby i organizacyj gospodarczych na terenie portu. Zagadnienie to w przeddzień posiedzenia Tymczasowej Rady Portu omówione było na posiedzeniu Sekcji Żeglugowo-Portowej naszej Izby.

GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE W GDYNI.

Przy Oddziale Instytutu Bałtyckiego w Gdyni tworzy się nową placówkę naukowo-badawczą pod nazwą Gospodarcze Archiwum Morskie.

Zadaniem Gospodarczego Archiwum Morskiego jest gromadzenie wszelkich materjałów, dotyczących zagadnień polskiego handlu morskiego oraz pracy żeglugowo - portowej Gdyni i innych portów bałtyckich, przeprowadzanie badań nad niemi, tak samo grupowanie i zachęcanie do studjów gospodarczo-morskich naukowców i praktyków. Wymieniona instytucja pomyślana jest jako komórka poważnej pracy naukowo - badawczej w zakresie całokształtu naszych spraw morskich. W celu skutecznego prowadzenia działalności w zakreślonych ramach Archiwum posiadać będzie wszystkie perjodyki gospodarczo-morskie, jak i najważniejsze dzienniki krajów wybrzeża Bałtyku oraz morza Północnego, jak dalece te ostatnie interesują się handlem i żeglugą państw bałtyckich. Będą to zatem materjały z zakresu ekonomiki morskiej, oraz innych dziedzin, odnoszących się do portów i miast portowych.

Działalność nowej placówki oparta będzie na praktyce i doświadczeniu istniejących już podobnych instytucyj zagranicznych, jak Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr w Kilonji, Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv.

W związku z utworzeniem Archiwum zostanie w Gdyni powołana do życia Rada z zainteresowanych sfer gospodarczych w celu nadania jak największej wartości praktycznych pracy organizacyjnej i kierunkowej, — nowej placówce

Współudział w tem ciał samorządowych, oraz czynników rządowych jest zapewniony. Ze względu na swój charakter i zakres pracy Archiwum będzie także pozostawało w kontakcie z naszemi oficjalnemi placówkami zagranicznemi. Z przeprowadzanych badań i studjów projektowane jest wydawanie przez instytucję tą biuletynów informacyjnych. które dla zainteresowanych kół żeglugowo-handlowych mogą mieć wielkie znaczenie orjentacyjne: w zakresie statystycznego poznania obrotów towarowych wszystkich większych portów, zwłaszcza konkurujących z Gdynią i Gdańskiem, tak samo z uwagi na ruch tranzytowy itp. zjawiska.

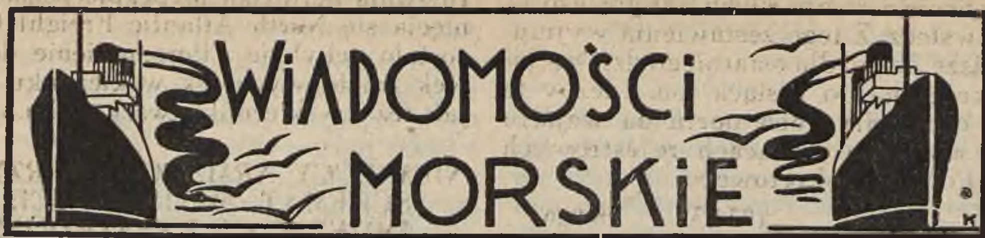
Nad organizacją tej nowej placówki pracują obecnie dyrektor Instytutu Bałtyckiego Dr Borowik oraz docent Dr Winid, kierownik Oddziału Instytutu w Gdyni.

PRZENIESIENIE DO BYDGOSZCZY BIURA ZAHAN'U.

Biuro Delegata Towarzystwa dla Handlu Kompensacyjnego (Zahan), które początkowo mieściło się przy Izbie naszej w Gdyni, przeniesione zostało dla ułatwienia porozumiewania się z niem sfer, zainteresowanych handlem pomiędzy Polską a Niemcami, z dniem 6. bm. do Bydgoszczy i mieści się w lokalu Ekspozytury Izby, Bydgoszcz, Nowy Rynek 10.

KURSY KSIĘGOWOŚCI PRZEBITKOWEJ.

Bezpłatne kursy księgowości przebitkowej urządza dla członków swoich Gdyński Oddział Związku Księgowych w Polsce. Na kursy mogą zgłaszać się również niecztonkowie, którzy uiszczają na rzecz Związku niewielką opłatę. Kursy prowadzi zaprzys. rewizor ksiąg handl. M. Pacoszyński. Pierwszy kurs rozpoczyna się w poniedziałek dnia 9. bm. o godz. 19,30 w lokalu Związku przy ul. 10 Lutego nr. 39, pokój nr. 30. Zgłoszenia pisemne należy kierować pod adresem Związku.



ROZPORZĄDZENIE DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO O REJESTRACJI STATKÓW.

W Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim Nr. 24 z dnia 15. XI. ukazało się obwieszczenie dyrektora Urzędu Morskiego w sprawie zgłaszania statków do ewidencji. Na podstawie tego obwieszczenia wszyscy właściciele statków winni zgłaszać swe statki do ewidencji najpóźniej do dnia 1 grudnia 1935 r., z wyjątkiem statków rybackich i sportowych, zapisanych w Yacht Klubie Polskim, Yacht Klubie Oficerskim R. P., Związku Harcerstwa Polskiego i Klubie sportowym „Gryf". Zgłoszenia należy składać:

a) dla wszystkich statków mających miejsce postoju na odcinku wybrzeża morskiego od granicy polsko-gdańskiej do Pucka włącznie—w Urzędzie Morskim w Gdyni,
b) dla wszystkich statków mających miejsce postoju na końcowej części półwyspu Hel do terenów uzdrowiska „Jurata" włącznie — w Kapitanacie Portu w Helu,
c) na pozostałych odcinkach wybrzeża morskiego u kontrolera wydm w Rozewiu ewtl. u najbliższego strażnika wydm w Jastarni, Kuźnicach, Chałupach, Wielkiej Wsi, Karwi i Dębkach.

Formularze zgłoszeń statków do ewidencji wydaje Wydz. IV. Urzędu Morskiego, Kapitanat Portu w Helu, Kontroler Wydm w Rozewiu oraz wym. wyż. strażnicy wydm. Niezgłoszenie statku do ewidencji w podanym wyżej terminie podlegać będzie karom wyszczególnionym w § 110 rozp. Dyrektora Urzędu Morskiego z dn. 7. VI. 35 (Pomorski Dziennik Wojew. Nr. 16, poz. 171).

RUCH TOWARÓW I STATKÓW NA BAŁTYKU.

Jak wiadomo żegluga niemiecka na swych linjach do Gdyni/Gdańska pracuje w poolu z Żeglugą Polską. Obecnie ukazał się wysoce znamienny artykuł w „Hansie" dr Teuberta, radcy niemieckiego ministerstwa komunikacji, uzasadniający tego rodzaju politykę poolów w niemieckiej żegludze bałtyckiej. Wywody p. Teuberta znalazły szeroki oddźwięk w angielskiej i skandynawskiej prasie fachowej.

Autor stwierdza, że tonaż przypisany do portów bałtyckich wzrósł od czasów przedwojennych w słabszej mierze, aniżeli tonaż światowy. Zwłaszcza w latach 1929-34 bałtycki tonaż wcale nie wzrastał.

Również ruch okrętowy na Bałtyku wzrastał powolniej aniżeli ruch światowy okrętów. W latach 1913-29 bałtycki ruch okrętowy wzrósł tylko o 20%, podczas gdy tonaż światowy — o 50%, jednakże od tego czasu ruch tonażu na Bałtyku pozostał bez zmiany, gdy ruch światowy tonażu w tychże kryzysowych latach zmniejszył się o 10%.

Nawet przy swym nieznacznym ruchu tonażu porty bałtyckie mają zbyt mało własnego tonażu: udział bowiem portów bałtyckich w ruchu światowym okrętów wynosi obecnie 12%, natomiast statków zarejestrowano na Bałtyku, z siedzibą armatorów w jego portach, — tylko 6% tonażu światowego. Stąd wynika, że i ruch na Bałtyku uprawia się w znacznie większej mierze poza bałtyckim tonażem, aniżeliby wypaść słusznie musiało.

Całkiem inny obraz, znacznie korzystniejszy dla Bałtyku ukazuje się nam przy zaznajomieniu się z ruchem *towarowym* a nie tonażowym. Ruch towarów na Bałtyku bowiem rozwijał się bez przerwy od roku 1925 aż do chwili obecnej, wynosząc już 12 do 13 procent obrotu światowego w roku 1934. (Uwaga: pierwszą rolę należy tu przypisać szybko wzrastającemu ruchowi portów polskich: Gdyni i Gdańska).

Udział niemieckich przewozów w bałtyckim ruchu autor określa na 20 milj. ton, co stanowi zgórą 30% całego bałtyckiego ruchu towarowego.

Autor jednakże podkreśla, że niemiecki tonaż ma przeważnie towary na wejściu na Bałtyk i odczuwa brak ich na wyjściu. Dlatego zaleca szeroko zakrojoną politykę poolów z tonażem innych krajów bałtyckich, które mają nadmiar towarów eksportowych.

Autor ma również na względzie los Szczecina, który przedstawia się jemu jako niepewny, gdy za kilka lat uruchomiony zostanie Mittelland - Kanal, który odbierze portom bałtyckim Niemiec znaczną część ładunków, kierując ładunki na północno - morskie porty Niemiec. Równocześnie nastąpi znaczne osłabienie działalności kabotażu niemieckiego na Bałtyku.

RUCH STATKÓW W LONDYNIE PRZEKROCZYŁ JUŻ NAJWYŻSZE LICZBY Z OKRESU KONJUNKTURY.

Świeżo wydane sprawozdanie Port of London Authority, obejmujące okres spra-

wozdawczy od 1. IV. 1934 do 1. IV. 1935 r., podaje zestawienie rozwoju ruchu okrętowego za szereg lat wstecz. Z tego zestawienia wyjmujemy poniższe liczby dla ostatniego dziesięciolecia, zaokrąglone do tysiąca ton. Liczby te oznaczają całkowity ruch portu na wejściu i wyjściu razem, w tysiącach rejestrowych tonach netto tonażu okrętowego:

1925/26 — 47.065	**1930/31 — 58.086**
1926/27 — 49.278	1931/32 — 56.075
1927/28 — 52.577	1932/33 — 53.904
1928/29 — 55.424	1933/34 — 56.480
1929/30 — 57.578	**1934/35 — 58.948**

Jak z powyższego widać rekordowy ruch roku sprawozdawczego 1930/31 został przekroczony w ostatnim roku sprawozdawczym o blisko miljon ton.

NIEZWYKŁE OŻYWIENIE ŻEGLUGOWE W ZATOCE MEKSYKAŃSKIEJ.

Port zatoki Meksykańskiej (Gulfu) przeżywają ożywienie, którego nie pamiętają oddawna. Okres intensywnego wywozu bawełny do Europy zbiegł się z konjunkturalnym okresem wywozu paliwa płynnego do Włoch. Nowy Orlean wysłał ropy naftowej do Włoch w październiku br. o 600% (sześćset procent) więcej aniżeli we wrześniu. Zwyżka frachtów nawet miejscowych jest znaczna: naprzykład z portów Gulfu do N. Yorku z 15 centów do 28 centów za barrel, i dojdą prawdopodobnie do 30 centów.

Linje, mimo uruchomienia dodatkowych statków tak są przepełnione bawełną, że Shipping Boaid puścił w ruch osiem jednostek ze swej unieruchomionej olbrzymiej floty wielkich frachtowców.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ W BERGEN I OSLO — ZNIKŁ.

Po raz pierwszy od szeregu lat w portach norweskich Bergen i Oslo znikł całkowicie tonaż unieruchomionych okrętów. Nastąpiło to, co w duńskich portach uwydatniło się już pół roku temu. Opóźnienie się Norwegji tłumaczy się jak większą liczebnością statków norweskich, tak też i większym odsetkiem w tonażu norweskim statków przygodnej żeglugi (trampów).

PÓŁNOCNO - ATLANTYCKA KONFERENCJA FRACHTOWA ZOSTANIE UTRZYMANA.

W Berlinie odbyła się narada delegatów Północno - Atlantyckiej Konferencji Frachtowej z przedstawicielami rządu Niemiec. Na tej naradzie przedstawiciele wszystkich linij, nie wyłączając i niemieckich, obsługujących na końcu europejskim porty od Antwerpji po Hamburg włącznie, uchwalili nie przyjmować więcej do rozliczenia za frachty t. zw. marek zablokowanych (Sperrmark). Genezę tej sprawy podaliśmy w poprzednim numerze. Uchwałą berlińską niebezpieczeństwo rozpadnięcia się North Atlantic Freight Conference zostało uchylone. Porozumienie dotyczy stawek frachtowych tak w kierunku zachodnim jak też i w kierunku wschodnim.

NIEMIECCY ARMATORZY PRZYJĘLI SCHEMAT MINIMALNYCH STAWEK DRZEWNYCH Z ZASTRZEŻENIAMI.

W liczbie państw, których armatorzy przyjęli Baltwhite Timber Scheme wypracowany przez stały komitet Baltic and International Maritime Conference. sekretarjat konferencji pomieścił również Niemcy. Jednakże niemieccy armatorzy poczynili daleko idące zastrzeżenia, oświadczając, że przystąpią do schematu stawek minimalnych pod następującemi warunkami:

1. Nie mniej niż 85% wszystkich armatorów zainteresowanych w przewozach drzewa przystąpi do porozumienia.

2. Wyszczególnia się kraje, które muszą należeć do porozumienia (pokrywa się z komunikatem B. & I. M. C.)

3. Umowy frachtowe oparte na kwotach ryczałtowych (lump sum) dopuszczalne są tylko pod warunkiem, że takie kwoty po przeliczeniu na pojemność statku w standartach będą odpowiadały skali minimalnych frachtów.

4. Komitet przewozów drzewa B. & I.M.C. ma stwierdzić czy 85% tonażu odpowiedniego do przewozu drzewa zostało już zgłoszone do porozumienia.

5. Nie wolno udzielać ekspedytorom żadnych zwrotów (refunds) czy to bezpośrednio, czy pośrednio, za wyjątkiem prowizji maklerskiej.

6. Komisja maklerska przy frachtowaniach sowieckich nie może przewyższać 5%.

7. Niemieccy armatorzy już zawarli porozumienie i przedłożyli oferty na przewóz drzewa sowieckiego do Niemiec i Holandji w partjach poniżej 40 fathoms. Względem partyj tej wielkości niemieccy armatorzy nie mogą być członkami nowego porozumienia

Jak wynika z powyższego Baltwhite Timber Scheme wywołuje dużo zastrzeżeń wśród jej uczestników. Schemat działać zacznie 1 stycznia 1936 roku i w razie jego przeprowadzenia i nasz eksport drzewa liczyć się winien z podciągnięciem się frachtów drzewnych. Jak dotąd próby porozumienia dotyczącego stawek drzewnych przeważnie zawodziły (naprzykład zeszłoroczny Norrwood), jednakże tym razem powodzenie porozumienia jest bardzo prawdopodobne, ze względu na istnienie zachęcających dodatnich przykładów powodzenia akcji ustalania stawek minimalnych na rynkach św. Wawrzyńca i La Platy.

W SPRAWIE SKŁADANIA PODAŃ O PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH NA I KWARTAŁ 1936 R.

Podania o przywóz towarów reglamentowanych:

1) na styczeń 1936 r.

z Czechosłowacji oraz na pomarańcze i mandarynki z Hiszpanji,

2) na styczeń — luty 1936 r.

z Anglji, Danji, Estonji, Finlandji, Holandji, Norwegji, Palestyny, Szwecji, Szwajcarji, U. S. A. ora na towary umieszczone na liście kontyngentów autonomicznych, jak gorczyca, korzenie, skóry surowe, skóry futrzane, garbniki, wełna i odpadki wełniane,

3) na I kwartał 1936 r.

z Austrji, Francji, Grecji, Portugalji i Rumunji

należy składać do Izby, względnie, o ile chodzi o okręg bydgoski, do Ekspozytury Izby w Bydgoszczy (Nowy Rynek 10), najpóźniej do dnia 16 grudnia br.

4) o przywóz towarów z Hiszpanji na grudzień — luty

1935/36 oprócz pomarańcz i mandarynek, należy składać najpóźniej do dnia 10 b. m. .

Podania o przywóz towarów z krajów clearingowych jak Bułgarji, Jugosławji, Niemiec, Turcji i Węgier mogą być składane bieżąco.

Podania winny być wnoszone na każdą pozycję taryfy celnej i o ile możności na każdy punkt tej pozycji oddzielnie na przepisowych formularzach (w 2-ch egzemplarzach), które są do nabycia w biurze Izby (pokój Nr. 6), względnie w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy. W każdym wniosku należy podać nazwę towaru według nomenklatury taryfy celnej lub też przyjętą nazwę handlową oraz pozycję taryfy celnej i punkt tej pozycji.

Do podań o przywóz, chemikalji, spirytualji, wina oraz o przywóz towarów z Austrji, należy dołączyć faktury względnie faktury proforma oraz uwierzytelniony odpis świadectwa przemysłowego na rok 1936. Uwierzytelnienia odpisu świadectwa przemysłowego dokonać może Izba względnie Ekspozytura Izby, notarjusze oraz urzędy skarbowe. Faktury, o przywóz towarów z Austrji, muszą być poświadczone przez austrjackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji (Bundesministerium für Handel u. Verkehr).

Ze względu na szczupłe kontyngenty przywozowe na niektóre artykuły, w podaniach obok nazwy towaru względnie w rubryce „dodatkowe wyjaśnienia“ należy podać najmniejszą jednostkę wagową danego towaru lub minimalną ilość tegoż, którą można sprowadzić. O ile chodzi o samochody, kołowce i artykuły, od których cło pobierane jest nie od wagi, a od sztuki, należy w podaniu, oprócz wagi towaru podać także ilość sztuk.

Podania winny być zaopatrzone w znaczek stemplowy za 5 zł. a załączniki każdy (z wyjątkiem kopji podania w znaczek za 50 groszy).

Podania o przywóz podlegają specjalnej opłacie administracyjnej Izby. Opłata ta której wysokość zależna jest od wartości przywożonego towaru, winna być wpłacona do kasy Izby względnie na konto czekowe w P. K. O. Nr. 204415 przed załatwieniem podania.

Podania, które wpłyną do Izby po upływie wyznaczonego terminu, nie będą mogły być rozpatrzone przy zasadniczym podziale kontyngentów, lecz dopiero przy udziale rezerw tychże.

Podania o przywóz nieodpowiednio wypełnianie, będą P. T. firmom zwracane do uzupełnienia. —

TARYFA OPŁAT ZA PODANIA O PRZYWÓZ.

Opłata zasadnicza	2,— zł
plus od wartości do zł 500,—	0,5%
przy wartości ponad zł 500 do 1 000	0,75%
przy wartości ponad zł 1.000 do 5.000	0.3%
najmniej	10,— zł
najwyżej	15,— zł
przy wartości ponad zł 5.000 do 150.000	0,25%
najmniej	15,— zł
najwyżej	300,— zł
przy wart. ponad zł 150.000 do 500.000	0,2%
najwyżej	500,— zł
przy wartości ponad 500.000 zł	0,1%
nawyżej	1.000,— zł

Od podań o przywóz surowców do dalszej przeróbki mianowicie: skóry surowe, nasiona oleiste i kopra, ekstrakty garbnikowe i garbniki, tłuszcze zwierzęce surowe i kauczuk, stawka obniża się o 50%.

DOSTAWY TOWARÓW POLSKICH DO MAROKKA.

Pomimo poważnego spadku cen na rynku światowym oraz stale wzrastającej, dzięki istnieniu wolnego wwozu do Marokka, konkurencji zagranicznych eksporterów, wywóz z Polski do Marokka w 1-em półroczu 1935 r. wykazał widoczny wzrost zarówno cyfrowo jak i w kierunku stopniowego zdobywania rynku zbytu dla szeregu nowych artykułów polskich.

Dostawy towarów polskich do Marokka w omawianym okresie wynoszą 6.707 ton

ogólnej wartości 4.681 tys. fr., podczas gdy całoroczny nasz wywóz w 1934 r. wynosił 3.289 ton na sumę 4.434 tys. fr. fr.

W ogólnej liczbie państw wywożących swoje wyroby do Marokka, Polska figuruje z kolei na 16-em miejscu w I-em półroczu br., zajmując jednocześnie drugie miejsce (po Japonji) wśród krajów wykazujących nadwyżkę wywozu w porównaniu z I-em półroczem roku ubiegłego. Nadwyżka ta na korzyść polskiego eksportu stanowi wagowo 3.155 ton i 2.273 tys. fr. wartościowo.

Ogólnym artykułem polskiego eksportu do Marokka są, jak i w poprzednich okresach sprawozdawczych, wyroby włókiennicze: 95 ton na sumę 1.513 tys. fr. fr., co w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego wykazuje zwyżkę o 32% tonażu i przeszło 50% wartościowo. W dziale tym pierwsze miejsce zajmuje odzież wełniana i bawełniana, wykazując zwyżkę tonażu i wartości. Wzrost wywozu tkanin wełnianych (prawie 3½-krotny tonażu) można przypisać właściwemu opracowaniu rynku przez eksporterów polskich. Na eksport odzieży należy zwrócić specjalną uwagę, gdyż pojemność marokkańskiego rynku oraz popularność wyrobów polskich, nie są całkowicie wykorzystane. Natomiast wywóz bielizny bawełnianej w okresie sprawozdawczym spadł o 23% w stosunku do wywozu w odnośnym okresie roku ubiegłego.

Drugie miejsce w eksporcie polskim do Marokka zajmuje cukier surowy (3.591 ton), który po raz pierwszy pojawia się na rynku marokkańskim dopiero w II-em półroczu roku ubiegłego.

Trzecim artykułem eksportu polskiego jest drzewo: dąb, jodła i sosna, wykazując przeszło 2½-krotny wzrost tonażu w porównaniu z wywozem w I-em półroczu roku ubiegłego. Również dostawa słupów telegraficznych ma po raz pierwszy miejsce i wynosi w okresie sprawozdawczym 136 ton. Pomimo stale wzrastającej konkurencji sowieckiej, polskie dykty nadal zajmują pierwsze miejsce wśród dykt innych państw figurujących w wykazie eksporterów do Marokka. W okresie sprawozdawczym wywóz polskich dykt wykazał wzrost o 4% w tonażu.

Eksport polskich świec parafinowych prócz poważnego spadku należy uważać za zupełnie zaniechany w przyszłości, gdyż ze względu na nieopłacalność tego eksportu, firma polska dalszych zamówień nie przyjmuje.

Natomiast wywóz parafiny do Marokka został w bieżącym roku całkowicie uniemożliwiony z powodu istnienia silnej konkurencji sowieckiej.

Następne miejsce w naszym wywozie do Marokka przypada szynkom w puszkach i innym przetworom mięsnym. Produktów tych wywieziono w okresie sprawozdawczym 46 ton. Prócz szynek w puszkach, odbiorcy w Marokko specjalnie poszukują polskich kiełbas gospodarskich (saucisson de ménage) i szynek peklowanych.

Eksport naczynia kuchennego emaljowanego i żeliwnego wykazuje nadal pomyślny rozwój.

Zmniejszył się natomiast wywóz wyrobów sanitarnych, fajansowych, artykułów ze szkła i mebli giętych z drzewa, co należy tłumaczyć przerwą zamówień w pierwszej połowie sezonu letniego.

Po raz pierwszy ukazują się w Marokko nowe artykuły polskiego eksportu: siarka surowa, biel angielska, amoniak, stal i żelazo przeznaczone do budownictwa, artykuły kuchenne i inne z drzewa, papier, guziki.

W roku bieżącym firmy polskie opracowują również szereg innych artykułów jak: obuwie skórzane, biel cynkowa, ziemniaki, przetwory mleczne koszerne, samowary i wyroby platerowane, płyty gramofonowe i t. d.

WYMIANA TOWAROWA FINLANDJI Z POLSKĄ.

Fińsko-polskie stosunki handlowe kształtowały się w ciągu trzech kwartałów r. b. następująco.

A. Według statystyki opartej na pojęciu „kraj zakupu" i „kraj sprzedaży" (w Fmk.):

	I.—IX. 1935	I.—IX. 1934	I.—IX. 1933
Import z Polski	63.576.921	95.159.294	89.982.170
Eksport do Polski	7.159.368	5.167.343	5.893.077
Saldo aktywne	76.417.553	89.991.951	84.089.093

B. Według statystyki opartej na pojęciu „kraj pochodzenia" i „kraj konsumcji" (w Fmk.):

	I.—IX. 1935
Import z Polski	90.137.087
Eksport do Polski	7.362.138
Saldo aktywne:	82.778.349
Saldo aktywne ex A:.	76.417.553
Różnica	5.357.396

Z powyższego zestawienia wynika:

1. iż wartość importu w porównaniu do r. 1934 spadła według pojęcia „kraj zakupu" i „kraj sprzedaży" o 11.582.33 Fmk. — zaś według pojęcia „kraj pochodzenia" i „kraj konsumcji" o 5.022.207 Fmk.

2. iż Finlandja za pośrednictwem państw trzecich wprowadziła w okresie sprawozdawczym, polskich towarów o wartości 6.357.396 Fmk.

3. iż wartość fińskiego eksportu do Polski wzrosła o 1.992.025 Fmk. według pojęcia „kraj zakupu" i „kraj sprzedaży" oraz o 2.194.795 Fmk. według pojęcia „kraj pochodzenia i „kraj konsumcji".

4. iż Finlandja za pośrednictwem państw trzecich wywiozła do Polski towarów fińskich o wartości 202.770.— Fmk.

Wartość importu poszczególnych najważniejszych grup towarów, uwzględniając jednocześnie wartość importu pośrednieggo oraz tranzyt towarów niepolskiego pochodzenia przez obszar celny polski: tabela str. 2.

Zestawienie powyższe udowadnia, że Finlandja za pośrednictwem państw trzecich nabyła następujące towary pochodzenia polskiego:

Otręby	984.549	Fmk.
Cukier	3.308.179	„
Nawozy sztuczne	1.143.337	„
Węgiel i koks	842.623	„
Chemikalja	377.504	„
Metale i wyroby metal.	281.419	„
Barwniki (biel cynkowa)	148.386	„

Z tego zestawienia wynika, że Finlandja sprowadziła za pośrednictwem polskiego obszaru celnego, szereg towarów niewyprodukowanych w Polsce, jak:

Zboże	134.880	Fmk
Owoce jarzyny	234.396	„
Przędza surowa (w całości)	202.568	„
Skóry i wyroby skórzane	4.000	„

W ciągu 9 miesięcy r. b. wartość importu zboża, otręb, tkanin, drzewa, maszyn i aparatów, węgla kamiennego, oraz olejów i smarów poważnie spadła. Poważny natomiast wzrost wykazuje wartość importu cukru, różnych wyrobów włókienniczych, metali i wyrobów metalowych, wikliny, pierza, bieli cynkowej, chemikalji oraz nawozów sztucznych.

Z zestawienia eksportu wynika, że Finlandja za pośrednictwem innych obszarów celnych wywiozła do Polski:

za 86.800 Fmk. papieru, celulozy i t. p.
za 290.922 Fmk. metali i wyrobów metalowych.

Z drugiej strony na konsumcję do państw trzecich Finlandja wywiozła za pośrednictwem polskiego obszaru celnego:

nici, powrozów i t. p. za 159.951 Fmk.
skór, wyrobów skórzanych za 15.001 Fmk.

Zmniejszył się poważnie eksport fińskiego sera do Polski. Dalszy spadek wartości eksportu wykazują maszyny i aparaty, wyroby gumowe oraz skóry. — Wszystkie inne pozycje uległy poważnej zwyżce, zwłaszcza eksport papieru i wyrobów metalowych.

MOŻLIWOŚCI TRANSPORTÓW KUKURYDZY Z AMERYKI POŁUDNIOWEJ DO WĘGIER PRZEZ GDYNIĘ.

Wobec nieurodzaju zmuszone są Węgry do importu kukurydzy drogą wodną Dunajem — z Rumunji na podstawie umowy kompensacyjnej rumuńsko - węgierskiej. Umowa ta jednakże została wypowiedziana i nawet na wypadek odnowienia jej można liczyć na import kukurydzy „Laplata“ do Węgier w okresie zimowym, kiedy Dunaj zamarza. Przewóz tego artykułu mógłby się ewent. odbywać drogą morską a następnie tranzytem przez Gdynię.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 LISTOPADA DO 17 LISTOPADA 1935 R.

OGRANICZENIE OBROTÓW TOWAROWYCH Z WŁOCHAMI. W dniu 15. bm. ukazało się w Dzienniku Ustaw Nr. 82 rozporządzenie Min. Skarbu, zakazujące przywozu do Polski towarów przychodzących i pochodzących z Włoch i posiadłości włoskich począwszy od 18 listopada 1935 r. z nielicznemi wyjątkami. Jednocześnie zabroniony jest wywóz do Włoch i posiadłości włoskich: a) koni i innych zwierząt pociągowych. b) kauczuku, c) bauksytu, aluminjum, związków glinu, rud żelaznych, starego żeliwa i żelistwa, chromu, manganu, niklu, tytanu, tungstanu, wanadu, oraz ich rud i stopów z żelazem żelazo-molibdenu, żelazo-krzemo-mangano-aluminjum, żelazo-krzemu, żelazo-krzemomanganu, cyny i rud cynowych (artykuły z lit. c obejmują minerały: metale, ich rudy, odpadki i stopy — a nie wyroby z nich).

ARGENTYNA. Dekretem z dnia 29 sierpnia 1935 r. wprowadził rząd argentyński ograniczenia w stosunku do wywozu drzewa quebracho, przeznaczonego do wyrobu ekstraktu zagranicą.

Dekret przewiduje dopuszczanie do wywozu zagranicę jedynie drzewa quebracho pierwszego gatunku, t. zw. „tipo exportation“.

W celu stwierdzenia przez urzędy celne, iż wywożone drzewo należy do pierwszego gatunku, eksporterzy muszą przedkładać odpowiednie zaświadczenia. Zaświadczenia będą wydawane przez urzędników służby leśnej.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. **Gambia.** Rozporządzenie z 24 września br. wprowadziło podwyżkę cła na cement. — **Ceylon.** Dnia 17. bm. wprowadzona została podwyżka cła na mydło.

CHILE. Podwyższono cło na jutę oraz zamki typu „Yale“.

Ukazało się 12 wyjaśnień taryfikacyjnych dotyczących głównie przemysłu chemicznego.

Dekret z 8 sierpnia br. określa zasady taryfikacyj produktów chemicznych niesłużących dla celów lekarskich.

Dekret z 13 sierpnia b. r. wprowadził zmiany w sposobie clenia tlenku cynku i kwasu octowego.

Dekret z 23 września br. obniża o 50% cło na olej oliwkowy oraz na sardynki w tymże oleju — pochodzenia hiszpańskiego.

Ustawa z 23 września br. wprowadza zwyżkę cła na żarówki elektryczne.

CHINY. Ministerstwo Przemysłu opracowało specjalny plan popierania eksportu, który przewiduje porozumienia eksporterów co do cen, szereg środków ułatwiających wywóz jaj, herbaty, jedwabiu i wyrobów bawełnianych, wysyłanie misyj handlowych, opracowywanie materjałów informacyjnych o wywozie i przywozie chińskim.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 10. XI. 35 zostały ustalone następujące cła dodatkowe na zboże:

poz. 23	pszenica	Kč. 25,—	(dotychczas Kč. 19,—)
poz. 24	żyto	Kč. 36,—	(dotychczas Kč. 30,—)
poz. 25	jęczmień	Kč. 36,—	(dotychczas Kč. 36,—)
poz. 26	owies	Kč. 31,—	(dotychczas Kč. 27,—)

Dnia 8. bm. weszły w życie rozporządzenia mające za cel ułatwienie wwozu pomarańcz z Palestyny.

DANJA. Do parlamentu wniósł Minister Handlu projekt zmiany ustawy walutowej, który zawiera rozszerzenie uprawnień Ministerstwa Handlu do ograniczania przywozu. Podstawą przydziału pozwoleń dewizowych ma być nadal rok 1934, w ten sposób odpadają postanowienia o ograniczeniu wysokości importu dokonywanego przez poszczególnych importerów do 45% przywozu z r. 1931 oraz o przydziale pozwoleń dla firm nowych w granicach 5% całkowitego przywozu danego towaru. Dalej obostrzone mają być przepisy o zakazie odsprzedaży pozwoleń dewizowych oraz ograniczona ma być ważność wydanych pozwoleń. Przydział pozwoleń następować będzie na wniosek organizacyj gospodarczych.

Spodziewane jest wprowadzenie specjalnych pozwoleń importowych dla artykułów fotograficznych w wysokości 50% dotychczasowych przydziałów.

Dnia 2. bm. a następnie 9. bm. uległy zmianie opłaty pobierane przy wwozie zbóż i przetworów zbożowych.

ESTONJA. Traktat estońsko-holenderski, który wszedł w życie 27. ub. m. zawiera postanowienia dotyczące taryfy estońskiej w zakresie następujących towarów: kakao, żywe rośliny, drzewa, cebulki i korzenie kwiatowe, błękit paryski, oraz radjoaparaty.

Rozporządzenie Ministra Gospodarki zezwala fabrykom na bezcłowy wóz tkanin wełnianych, celem przerobu (np. merceryzowanie, farbowanie, drukowanie etc.) i powrotnego wywozu zagranicę.

FILIPINY. Ukazała się ustawa, w myśl której wartość towarów, służąca za podstawę wymiaru cła, winna być pobierana na dolary według kursu kupna Federal Reserve Bank'u w New-Yorku, a nie jak dotychczas według kursu parytetowego.

FRANCJA. 1. b. m. weszły ponownie w życie stawki taryfy generalnej na wina włoskie.

Dekret z 22 ub. m. zwalnia od 4% dodatku celnego obuwie damskie i męskie z tkanin i filcu, za wyjątkiem jedwabnego, z podeszwami skórzanemi i paru innych rodzajów (Nr. taryfy 482A).

Bulletin Douanier z 29. ub. m. ogłasza okólnik podający ceny, mające służyć za podstawę przy obliczaniu podatku obrotowego od masy papierowej.

Z obwieszczeń podanych w „Journal Officiel" z 7. bm. wynika, że nastąpiły pewne zmiany w sposobie udzielania zezwoleń na wwóz roślin żyjących.

Dekret ogłoszony 9. bm. wprowadza zmiany celne, dotyczące poz. 127 bis (kory, liście, kwiaty, łodygi etc.) oraz poz. 0381 (środki do tępienia szkodników, robactwa, pasorzytów etc.). Towary wymienione w powyższych pozycjach zostały jednocześnie, rozporządzeniem z 7. bm., zwolnione od dodatku wyrównawczego.

Dnia 10. bm. ogłoszona została wymiana not między Francją a Holandją, w myśl której dopuszczone zostały do bezcłowego wozu środki pędne i smarowe wwożone przez samoloty kursujące między obu krajami.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Tunis.** Dekret z 30. ub. m. upoważnia rząd francuski do dopuszczenia do bezcłowego wwozu lub do obniżenia stawek celnych dla towarów pochodzących z Tunisu, a wwożonych do kolonij francuskich.

Nowe stawki celne na preszpan zostały ogłoszone 22. ub. m.

Martynika. Dnia 1, 6 i 8 bm. ogłoszone zostały w „Journal Officiel" rozporządzenia aprobujące zmiany cła na woły i beczki oraz zmianę przepisów dotyczących publicznych i prywatnych celnych domów składowych.

W. M. GDAŃSK. „Überwachungsstelle für den Zahlungsverkehr mit dem Auslande" wprowadza kary za nielegalny handel dewizami t. j. bez kontroli Banku Gdańskiego lub instytucyj bankowych uprawnionych do przeprowadzania tranzakcyj dewizowych.

HOLANDJA. Dekretami z dnia 31. 10. 35. zostały przedłużone kontyngenty na: trykotaże, zamki, śledzie świeże i solone, chleb, przędzę ze sztucznego jedwabiu.

Rozważane jest w kołach rządowych zagadnienie kontyngentów dla węgla kamiennego, zmiana kontyngentowania makuchów, obniżenie przydziałów dla sabotów drewnianych i inne.

Poczynając od 1. bm. wwóz rur glinianych podlega ograniczeniom kontyngentowym.

INDJE HOLENDERSKIE. Dnia 17 września ukało się rozporządzenie wprowadzające kontyngent na przywóz papieru opakunkowego.

LITWA. Na podstawie ustawy z 1. 10. 35 o uregulowaniu operacyj walutami zagranicznemi („Inf. Eksp." Nr. 30 z dn. 20. 10. br.) wydał Minister Finansów zarządzenie wykonawcze na okres od 1. 10. 35 do 1. 10. 36.

MEKSYK. Dnia 8 i 9 ub. m. ogłoszone zostały dekrety wprowadzające specjalne stawki celne na plusz bawełniany („panas") oraz na dwuwęglan sodu.

Dekrety ogłoszone 24 bm. obniżają znacznie stawki celne na wełnę i znoszą ograniczenia przywozowe dla wwozu wełny za opłatę stawek celnych minimalnych, oraz obniżają cło na filmy i ułatwiają ich wwóz.

NIEMCY. Utworzony został nowy Urząd Nadzoru (Überwachungsstelle) dla jedwabiu prawdziwego i sztucznego z siedzibą w Berlinie.

Dnia 12. bm. ukazało się rozporządzenie zabraniające wywozu znacznej liczby towarów.

PALESTYNA. W Official Gazette z dnia 17. bm. Nr. 543, ogłoszone jest rozporządzenie, mocą którego jaja kurze i kacze importowane do Palestyny po dniu 1 grudnia br. muszą być zaopatrzone na łupinie napisem „Foreign-Import" we wszystkich trzech językach krajowych t. j. w języku angielskim, hebrajskim i arabskim. Wysokość napisów conajmniej 2 mm.

PERSJA. Ministerstwo Spraw Zagranicznych Iranu zawiadomiło Poselstwa obce w Teheranie, że w dniu 10 maja 1936 roku upływa termin zobowiązań dotyczących niepodwyższania stawek celnych przez Iran. Zobowiązanie to formalnie dane było tylko Anglji w umowie celnej z 1928 roku, rozciągało się jednak na wszystkie inne państwa, gdyż wszystkie miały w układach klauzulę największego uprzywilejowania.

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI. W związku ze stale spadającą konsumcją paliwa bunkrowego w Porto S. Vicente de Cabo Verde (Wyspy Zielonego Przylądka) i ze zmniejszającą się ilością statków dalekiej żeglugi, odwiedzających ten port, rząd portugalski, na wniosek Ministra Kolonij, ogłosił dnia 5 września br. dekret Nr. 25.823 (Diario do Governo, Ser. I. Nr. 206 z dnia 5. 9. 1935), przyznający ulgi celne oraz zwroty opłaconych ceł stosownie do ilości wwiezionych do portu węgla i ropy bunkrowej celem rozwoju handlu temi artykułami oraz tworzący pewne podstawy rozbudowy portu i modernizacji urządzeń portowych.

Artykuł 1 wspomnianego dekretu obniża stawki celne dotychczas obowiązujące w stosunku do węgla (poz. 41 tar. celn.) o 20%, zaś od paliwa płynnego (poz. 69 alinea f. tar. celn.) o 10%.

RUMUNJA. Listy A i B zarządzenia ministerjalnego z dnia 3. 10. 35, ustalające wykaz towarów dopuszczonych do kompensaty zostały rozszerzone, mianowicie na listę A (wywóz) wstawiono: węgiel i aceton, a na listę B (przywóz): jutę, kobalt, chrom, tlenek chromowy, żelazo chromowe, nikiel, żelazo wanadowe, krzemowe, manganowe, fosforowe, magnezyt (palony), kaolin (palony), grafit, kwarc, szpat, węgiel do celów elektrycznych.

Narodowy Bank Rumuński zarządził, że w przyszłości wywóz nie może się odbywać, jeżeli urzędom celnym łącznie z innemi dokumentami wywozowemi

nie będzie przedłożona gwarancja bankowa, która zapewnia, że w ciągu 45 dni po dokonaniu wywozu wniesiona będzie równowartość w dewizach do Banku Narodowego.

Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne dotyczące 13 artykułów metalowych, między innemi beczek z blachy żelaznej.

Bezcłowy wwóz matryc używanych w stereotypji został zniesiony w myśl obwieszczenia z 25. ub. m.

STANY ZJEDNOCZONE. Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne dotyczące manganu silikonowego (manganese silicon), grzybów suszonych na słońcu, pastylek lukrecjowych, oraz beczek metalowych do magnezytu.

Dnia 1 sierpnia br. weszło w życie rozporządzenie Ministra Rolnictwa o zakazie przywozu zwierząt i mięsa z krajów, w których panują choroby zwierzęce, określone w tem rozporządzeniu.

SYRJA—LIBAN. W myśl rozporządzenia Wysokiego Komisarza Nr. 238/LR, opublikowanego dnia 20 października rb., dotychczasowe stawki celne na towary niemieckie będą obowiązywać do dnia 20-go stycznia 1936 r.

Według informacyj prasy palestyńskiej syryjskie cło na maszyny zostało obniżone z 25% na 7,5% ad valorem.

Od 12. ub. m. zostało zniesione całkowicie cło na mydło węglowodorowe oraz na pewien rodzaj soli sodu.

SZWAJCARJA. Rozporządzeniem z dnia 1. 11. 35 wprowadzono zakaz przywozu ze wszystkich krajów następujących towarów:

ex poz.	41	fasola konserwowana suszona
ex	181	skóry bydlęce i końskie, czernione i farbowane,
		ubrania męskie i chłopięce
	546	z bawełny, lnu, ramie etc.
		z jedwabiu:
	547 a	płaszcze z tkanin z poz. 447a
	547 b	inne,
ex	557b/559	bandaże ukośne,
ex	634	towary z tych pozycyj ze sztucznych mas plastycznych,
ex	635b	
ex	936b/f	
ex	819	rury z miedzi i stopów miedzi, z okrągłym, zamkniętym przekrojem o średnicy zewnętrznej od 55 do 80 mm. i 0,5 do 10 mm. grubości ścian.

SZWECJA. Rozporządzenie z dnia 18. 10. 35 r. wprowadza ogólny zakaz wywozu materjału wojennego; wywóz do Abisynji dozwolony jest na podstawie licencyj, których wydawanie zostało zapowiedziane w komunikacie rządowym.

TRANSJORDANIA. Od 15 sierpnia b. r. został wzbroniony wwóz pszenicy, jęczmienia i prosa.

TURCJA. Zamierzone jest wprowadzenie w stosunku do towarów pochodzących z krajów nietraktatowych specjalnych pozwoleń przywozu wydawanych przez Min. Gospodarki, uzależnionych od kształtowania się obrotów handlowych z danym krajem.

UNJA POŁUDN. - AFRYK. Wprowadzono cła antydumpingowe na szereg wyrobów hutniczych (szyny, profile, rury i podobne) pochodzenia belgo-luksemburskiego, francuskiego i niemieckiego. Brak jest dotychczas pewnych wiadomości o zastosowaniu powyższego zarządzenia względem przywozu z innych krajów europejskich.

WIELKA BRYTANJA. Dotychczasowe przepisy o znakowaniu mrożonego mięsa wieprzowego i innych zostaną zastąpione przepisami z 24. ub. m.

Dnia 8. bm. zostały ogłoszone przepisy wykonawcze o sankcjach przeciw Włochom.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI I IMPORTERAMI POLSKIMI.

Poważna firma w Filadelfji pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami branży chemicznej i papierniczej. P/29529/47/Ż.

Firmy niemieckie interesują się nawiązaniem kontaktów z fabrykami polskiemi produkującemi trzewiki męskie i damskie na eksport zamorski. P/28642/64/M.

Firma syryjska poszukuje zastępstw w zakresie następujących artykułów: urządzenia sanitarne, urządzenia do ogrzewania statków, białe i kolorowe kafle, koszule, kołnierze, bielizna trykotowa z przędzy jedwabnej i t. p. P/29172/4E/M.

Firma indyjska prosi o oferty na chusteczki do nosa. P/29299/64/M.

Importem do Nowej-Zelandji interesuje się tamtejsza firma w zakresie następujących artykułów: welwety ubraniowe i meblowe, gobeliny meblowe, szaliki, galanterja i drobna konfekcja, jak kwiaty, kapeliny, berety, słomka, wstążki, konfekcja futrzano-filcowa, torebki damskie, koronki z jedw. sztucznego i bawełniane, koce wełniane i mieszane, szale wełniane i jedwabne, gumowe artykuły, rękawiczki skórzane i bawełniane, bielizna trykotowa z jedw. sztucznego, ubrania dla chłopców i t. d. P/29331/46/M.

Firma angielska interesuje się importem toczonych nóżek z drzewa. P/29110/40/C.

Firma angielska interesuje się importem wyrobów drzewnych (jak wieszaki, formy do obuwia, kopyta szewskie, wyroby stolarskie, wyroby toczone i t. p.), P/29002/40/C.

Firmy holenderskie poszukują dostawców guzików bieliźnianych. P/27689/64/Sz.

Firma kanadyjska poszukuje dostawców wyrobów gumowych, zabawek, gąbek i t. d. P/29490/65/Sz.

Na rynku kanadyjskim istnieje zapotrzebowanie na skórzane wyroby, m. in. portmonetki. P/29144/56/Sz.

Agent holenderski pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami wyrobów farmaceutyczno-kosmetycznych, oraz opatrunkowych. P/28714/47/Sz.

Firmy holenderskie interesują się zakupem sztucznych kwiatów do sukien. P/27752/64/Sz.

Angielskie firmy poszukują dostawców wyrobów koszykarskich. P/26650/49/Sz.

W Unji Południowo-Afrykańskiej istnieją możliwości zbytu specjalnych motyk stalowych.
P/29648/3/B/44/Ro.

Istnieje możliwość zbytu wanien emaljowanych żeliwnych w Unji Południowo - Afrykańskiej.
P/29003/43/Ro.

Firma angielska posiada zapotrzebowanie na: blachę galwanizowaną rury żelazne, papier gazetowy i do opakowania. P/29850/3B/Ro.

Firma angielska pragnie zastępować interesy firm eksportujących wyroby metalowe, szklane, ceramiczne i tekstylne. E/27111/21/Ch.

Firma agenturowa w Tunisie zainteresowana jest reprezentacją eksporterów materjałów budowlanych, skrzynek i opakowań metalowych, artykułów spożywczych i innych fabrykatów. E/27567/21/Ch.

Agent w Tunisie zajmujący się przedstawicielstwami interesuje się wyrobami szklanemi, tkaninami, konserwami mięsnemi i rybnemi, flaszkami i t. d. — E/24462/92/21.

Przedstawiciel na Malcie zainteresowany jest otrzymaniem agentury na zboża, konserwy rybne, porcelanę, wyroby cukiernicze, tkaniny i koce bawełniane. E/28210/3B/Ch.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA ROK 1936.

Ministerstwo skarbu przyznało następujące ulgi przy nabywaniu świadectw przemysłowych na r. 1936:

Bez wnoszenia przez płatników indywidualnych podań można w r. 1936 prowadzić:

I. Na podstawie półrocznego (za cenę półrocznego) świadectwa przemysłowego, kat. I handl. zamiast ustawowego całorocznego: 1) przedsiębiorstwa gastronomiczne, o ile wysokość ustalonych za rok 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 300.000; 2) przedsiębiorstwa kinematograficzne, o ile wysokość ustalonych za rok 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 200.000: 3) przedsiębiorstwa skupu zawodowego jaj kurzych w celach eksportowych przy sumie skupu ponad 500.000 zł do 1.000.000 zł. i pod warunkiem prowadzenia prawidłowych ksiąg handlowych.

II. Na podstawie świadectwa przemysłowego kat. II handl. zamiast ustawowej I kat.: 1) hurtownie wyrobów monopolu spirytusowego, tytoniowego i solnego, zarówno utrzymujące filje jak i nie utrzymujące filji; 2) przedsiębiorstwa kinematograficzne, o ile wysokość ustalonych za rok 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 100.000.

III. Na podstawie półrocznego świadectwa przemysłowego kat. II handl., zamiast ustawowego całorocznego: apteki i przedsiębiorstwa kinematograficzne, o ile wysokość ustalonych obrotów za r. 1934 nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 50.000.

IV. Na podstawie półrocznego świadectwa przemysłowego kat. IIb zajęć przemysłowych, zamiast ustawowego całorocznego: zajęcia przemysłowe pośrednictwa handlowego, o ile wysokość ustalonych za r. 1934 obrotów (prowizji) nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 5.000.

V. Na podstawie świadectwa przemysłowego kat. III handl., zamiast ustawowej II kat. handl.: 1) przedsiębiorstwa handlu towarowego i księgarnie, o ile wysokość ustalonych za rok 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 50.000; 2) przedsiębiorstwa przewozowe, utrzymujące najwyżej dwa samochody; 3) przedsiębiorstwa autobusów, utrzymujące najwyżej dwa autobusy; 4) przedsiębiorstwa gastronomiczne, o ile wysokość ustalonych za r. 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 25.000; 5) przedsiębiorstwa gastronomiczne bez wyszynku wódek a ze sprzedażą tylko następujących trunków pochodzenia krajowego: piwa, miodu, moszczu i wina owocowego bez względu na wysokość osiągniętego obrotu, o ile zatrudniają od 4 do 10 osób, licząc w tem właściciela i członków jego rodziny, pracujących w tych przedsiębiorstwach.

VI. Na podstawie świadectwa przemysłowego kat. IV handl., zamiast ustawowej III kat. handl.: 1) przedsiębiorstwa handlu towarowego, sale bilardowe, hotele, pokoje umeblowane, zajazdy i gospody, pensjonaty, pokoje umeblowane ze stołowaniem, księgarnie, zakłady lecznicze, przedsiębiorstwa kinematograficzne, przedsiębiorstwa teatralne, cyrki, ogródki i sale ze scenami, wrotniska i ślizgawki, wydawnictwa utworów drukowanych, o ile wysokość ustalonych obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 15.000; 2) przedsiębiorstwa z wyłączną drobną sprzedażą wyrobów monopolu tytoniowego, powstające w ciągu r. 1936 w gminach wiejskich, w których dotychczas nie było żadnego punktu sprzedaży tych wyrobów, przyczem przedsiębiorstwa te mogą jednocześnie zajmować się drobną sprzedażą artykułów niezbędnych do palenia (bibułek, gilz i t. p.) oraz uboczną sprzedażą znaczków stemplowych i pocztowych, blankietów wekslowych, losów loterji państwowej, kart do gry oraz przyborów do palenia i zapalania; 3) przedsiębiorstwa gastronomiczne, o ile wysokość ustalonych za r. 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 5.000; 4) przedsiębiorstwa gastronomiczne bez wyszynku wódek a ze sprzedażą następujących trunków pochodzenia krajowego:

piwa, miodu, moszczu i wina owocowego bez względu na wysokość osiągniętego obrotu, o ile ilość zatrudnionych pracowników nie przekracza 3 osób, licząc w tem właściciela i członków jego rodziny, pracujących w tych przedsiębiorstwach.

VII. Na podstawie półrocznego świadectwa przemysłowego kat. IV handl.: 1) przedsiębiorstwa wymienione wyżej pod p. VI/1, o ile wysokość ustalonych za r. 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 5.000; 2) z ważnością do sześciu miesięcy od wydania świadectwa pensjonaty, utrzymywane przez właścicieli gospodarstw rolnych w swoich gospodarstwach, poza obrębem gmin miejskich oraz miejscowości klimatycznych i leczniczych, o ile ilość wynajmowanych pokojów nie przekracza liczby dwunastu, przyczem pensjonaty te wolne są od obowiązku opłacania podatku przemysłowego od obrotu za r. 1936.

VIII. Przedsiębiorstwa handlu towarowego, wprowadzające w ciągu r. 1936 sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom, oraz przedsiębiorstwa nowopowstające w ciągu roku 1936, które m. in. prowadzić będą również sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom, mogą być prowadzone na podstawie świadectwa przemysłowego kat. III wzgl. IV handl., o ile przedsiębiorstwa te odpowiadają warunkom, podanym wyżej, a jedynie fakt prowadzenia sprzedaży wyrobów monopolu spirytusowego stanowiłby o zaliczeniu ich do kat. II handl.

IX. Na podstawie jednego świadectwa przemysłowego, nabytego dla księgarni: 1) księgarnie wraz z uboczną sprzedażą materjałów piśmiennych, o ile łączny obrót tych przedsiębiorstw za r. 1934 nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 50.000; 2) wypożyczalnie książek, mieszczące się w jednym lokalu z księgarnią i należące do tego samego właściciela, przyczem do osób zatrudnionych w księgarni należy zaliczać również osoby, zatrudnione w pożyczalni, a za obrót. stanowiący podstawę do ulg przy nabywaniu świadectw przemysłowych, przyjmować obrót łączny z księgarni i z wypożyczalni.

Przedsiębiorstwa przemysłowe, wymienione w cz. III lit. c) rozdz. XVIII i XIX taryfy, stanowiącej zał. do art. 23 ustawy o państw. podatku przemysłowym — mogą być prowadzone: 1) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. VII przem., o ile przedsiębiorstwo zatrudnia najwyżej 12 robotników przy fabrykacji ręcznej oraz 10 robotników przy stosowaniu silników mechanicznych; 2) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. VI przem., o ile przedsiębiorstwo zatrudnia najwyżej 25 robotników przy fabrykacji ręcznej oraz 15 robotników przy stosowaniu silników mechanicznych; 3) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. V przem.: a) przedsiębiorstwa, wymienione w rozdz. XVIII, o ile zatrudniają 70 robotników przy fabrykacji ręcznej oraz 35 robotników przy stosowaniu silników mechanicznych, b) przedsiębiorstwa, wymienione w rozd. XIX, o ile zatrudniają 100 robotników przy fabrykacji ręcznej oraz 50 robotników przy stosowaniu silników mechanicznych.

Za obrót, stanowiący podstawę do korzystania z ulg przy nabywaniu świadectw przemysłowych, uważa się: a) w przedsiębiorstwach, opłacających podatek przemysłowy od obrotu w formie ryczałtu — przeciętną kwotę rocznego obrotu, przyjęta za podstawę wymiaru ryczałtu na r. 1934; b) w innych przedsiębiorstwach, o ile przedmiotem ich handlu są artykuły, podlegające podatkowi scalonemu — ogólny przychód brutto za r. 1934, osiągnięty ze sprzedaży artykułów, podlegających jak i również niepodlegających podatkowi scalonemu; w przedsiębiorstwach prowadzących sprzedaż wyrobów państwowego monopolu tytoniowego i spirytusowego, jako obrót osiągnięty ze sprzedaży tych wyrobów przyjmuje się sumę, stanowiącą różnicę między ceną pobieraną przez państwowy monopol a wyznaczoną przez tenże monopol ceną sprzedażną.

Niezależnie od tego przy nabywaniu świadectw przemysłowych przyznano, wzorem lat ubiegłych, szereg ulg, udzielanych na indywidualne podania wnoszone do urzędów skarbowych. Termin wnoszenia tych podań upływa z dniem 31 grudnia 1935 r.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY RYB MORSKICH W LISTOPADZIE.

Już w październiku pojawiły się pierwsze zwiastuny poprawy połowów przybrzeżnych. Mianowicie wcześniejsze niż zwykle nastanie chłodów umożliwiło wczesne, a w listopadzie już nawet obfite połowy szprotów. W stosunku do sezonu szprotowego 1934/35 r. początek tegorocznego sezonu szprotowego wypadł o dobrych sześć tygodni wcześniej. Gdy w roku ubiegłym do świąt było szprotów bardzo mało, to w tym roku już w listopadzie osiągnięto poziom połowu 1.200 ton szprotów w miesiącu.

Oczywiście wyniki statystyczne stawiają tegoroczne przybrzeżne połowy listopadowe

daleko przed zeszłoroczn,emi. Według danych Morskiego Urzędu Rybackiego złowiono w listopadzie br. 1.250.300 kg ryb morskich o ogólnej wartości 264.639 złotych, czyli o 730.000 kg i o wartość 88.000 złotych więcej niż w odpowiednim miesiącu ubiegłego roku.

Z ogólnej ilości połowów tylko 130.000 kg czyli nieco ponad 10% i 15% wartości ich przypada na wszystkie inne ryby, prócz szprotów. Nawrót ciepła i równocześnie południowych wiatrów przy końcu miesiąca wstrzymał rozwój połowów szprotowych i w razie ciepłej pogody nie wyłącza się przejściowy poważny spadek miesięcznych połowów szprota w grudniu.

Połowy listopadowe według poszczególnych gatunków ryb przedstawiają się następująco: szprotów 1.119.450 kg, wartości 223.890 zł, cena za kg 20 gr, płastug: storni 11.750 kg (0,40 zł za kg), zimnic 20 (0,30), gładzic 20 (0,40), skarpi 370 (0,60), śledzików 28.210 (0,30), węgorzy 1.370 kg (2,40), łososi 26 sztuk o wadze 170 kg (4,00), troci 131 sztuk o wadze 310 kg 4,00). wątłuszy (dorszy) 71.840 (0,20), węgorzyc (kwapów) 100 (0,40), sieji 303 sztuk — 290 kg (1,00), szczupaków 1.600 (1,40), okoni 1.100 (0.50), płotek 1.400 (0,40), cert 2.300 (0,40).

W miesiącu listopadzie obwód „Hel" jako najbliżej położony miejsca połowów i jako najruchliwszy, — przy wyjazdach w stronę brzegu gdańskiego i nawet pod wybrzeża Prus Wschodnich, osiągnął niewspółmiernie większe połowy od połowów innych obwodów, nie wyłączając Gdyni. Helanie złowili 858.630 kg o wartości 175.861 zł, Gdynia 167.080 kg wartości 35.019 zł, wioski od Jastarni do Wielkiej Wsi: 164.280 kg., wartości 37.853 zł., dalsze miejscowości nad Wielkiem Morzem 32.420 kg — 6.978 zł, wioski zatoki od Pucka do Obłuża 10.340 kg, wartości 5.378 zł. Na połowy bornholmskie wyjeżdżały 2 kutry z Gdyni i jeden z Helu przywożąc łącznie 17.150 kg dorszy i 250 kg flądér, wartości ogólnej 3.550 złotych.

Z ogólnej ilości połowów wędzarnie wybrzeża zakupiły 1.107.650 kg., wartości 226.384 zł., na rynku miejscowym sprzedano 138.930 kg, do Gdańska wywieziono 4.420 kg wartości 1.632 złotych.

PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W LISTOPADZIE.

Obroty rybnych towarów w porcie rybackim w Gdyni wyniosły w listopadzie br.: 6.521 ton, co stanowi wzrost o dwa i pół tysiąca ton w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego.

Z ilości tych przypada na połowy własne: 2.207 ton, na import zaś: 4.314 ton. Na poszczególne pozycje połowów własnych składają się: połowy własne przybrzeżne Gdyni: 167 ton, dowozy ryb z Helu i innych miejscowości do Gdyni: 424 ton. Dowozy do Gdyni śledzi solonych z połowów „Mewy" na Morzu Północnem, pięcioma statkami holenderskiemi: 1.616 ton, a w tem beczek morskich (kantjes): 8.570 sztuk, beczek handlowych: dużych: 1.263, małych: 535.

Podział importu na poszczególne towary i kraje pochodzenia przedstawiał się następująco: z Anglji ogółem jedenaście statków, z czego osiem ze śledziami solonemi a trzy ze śledziami świeżemi w lodzie. Śledzi solonych yarmouthskich: 2.882 ton w 15.125 całych i 5.778 pół-beczkach, śledzi solonych szkockich 508 ton w 2.676 całych i 997 pół-beczkach, śledzi świeżych w lodzie 347 ton t. j. 3.151 skrzyń. Z Norwegji dwa statki śledzi solonych 434 ton, t. j. 2.557 dużych i 307 półbeczek, śledzi zamrożonych: 1.203 skrzyń — 72 ton, makreli zamrożonych: 100 skrzyń 6 ton, mączka rybna 10 worków — 1 tona, tran: 325 beczek — 64 ton.

Z portu rybackiego w Gdyni wysłano w listopadzie 270 wagonów z rybami, z czego 30 wagonów przypada na szproty wędzone, reszta na świeże i solone śledzie.

KRONIKA

— SPRAWA REGULOWANIA CEN NA SZPROTY. Komunikat portu rybackiego informuje nas: „Wędzarnie na wybrzeżu, odbierające prawie całkowite połowy szprotów od naszych rybaków, są najbardziej ku temu powołane, aby przeprowadzić regulowanie cen rynkowych. Bo wędzarnie sprzedając uwędzone szproty najlepiej orjentują się w możliwościach rynku krajowego i z tego to powodu tylko wędzarnie mogą zadecydować o wysokości cen na szproty świeże.

Wychodząc z tego założenia związek wędzarń na wybrzeżu prowadzi ożywioną działalność, celem regulowania cen i równoczesnego porozumienia się z przedstawicielami wędzarń w W. M. Gdańsku. Należy podkreślić wielkie zrozumienie wędzarń dla zapewnienia rybakom ceny takiej, która nie mogłaby już opaść więcej przy dużych połowach, a mianowicie 4,— zł za 50 kg netto, z tem, że przy małych i niewystarczających połowach cena ta będzie większa (obecnie wynosi ona 12,— zł za 50 kg). Zapewnienie rybakom ceny, która nie może być niższą, posiadać będzie dla naszego rybołówstwa szprotowego doniosłe znaczenie. I tak w roku ubiegłym cena opadała poniżej dwu złotych za 50 kg szprotów.

Gdyby wędzarniom udało się przeprowadzić regulowanie celowe cen, wówczas musiałyby one mieć wpływ i na same połowy, to znaczy nie dopuszczać do wyjazdów na połowy, gdy jest nadmiar szprotów".

Nie ulega bądź co bądź wątpliwości, że wędzarnie jeszcze więcej niż rybacy są zainteresowane w usunięciu zbyt gwałtownych wahań cen surowych szprotów. Sprawa racjonalnego hamowania wahań cen na szproty jest jednem z centralnych zagadnień naszego przemysłu rybnego.

— NIEDOCENIENIE MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWYCH POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO W UMOWIE POLSKO - NIEMIECKIEJ. Możliwości po-

głębienia wzajemnej wymiany polsko - niemieckiej w dziedzinie rybołówstwa morskiego są bardzo duże i niewyzyskane. Niemcy stanowią bardzo poważny rynek zbytu dla towarów rybnych, których zakupiły zagranicą w roku 1934 aż 493 miljonów kg o wartości 200 miljonów złotych. Z ilości tej na zakup w Polsce (przeważnie raki) wypadało zaledwie ćwierć miljona kg o wartości pół miljona złotych, a na zakup w Gdańsku (śledzie i szproty świeże, śledzie solone, łososię świeże, wędzone szproty i śledzie) wypadło prawie tyle samo bo 625 tys. kg o wartości 420 tys. złotych. Widzimy więc, że w rybołówstwie morskiem nie figuruje Polska jako dostawca do Niemiec, wyręczając się tu inicjatywą Gdańska. Mimo zwracania na to zagadnienie uwagi ze stron polskich przedsiębiorców, w podpisanej umowie polsko-niemieckiej nie uwzględniono interesów polskiego rybołówstwa morskiego. A ze względu na ogromną chłonność rynku niemieckiego na towary rybne możliwości eksportu są bardzo duże na: świeże szproty, łososie, węgorze, na solone śledzie z polskich połowów na Morzu Północnem, na wędzone szproty, na konserwy szprotowe w oliwie itp. W interesie polskim leży, aby na eksport przeznaczone były towary rybne przemysłu konserwowego i wędzarnianego, jako więcej wartościowe.

Lepiej już urządził się Gdańsk, zatrzymując dla siebie kontyngenty na eksport szprotów już w pierwszych miesiącach trwania umowy.

Jeśli zaś chodzi o wywóz towarów rybnych z Niemiec, to w 1934 roku eksportowano 25 miljonów kg o wartości 18 miljonów zł, z czego wywieziono do Polski: (śledzie świeże, tran) przeszło pół miljona kg o wartości ćwierć miljona złotych, a do Gdańska ćwierć miljona kg o wartości stu tysięcy złotych.

W dziedzinie przywozu ryb z Niemiec istnieją dalsze możliwości pogłębienia wzajemnych stosunków handlowych (śledzie świeże), a to tembardziej, że dotychczas saldo dla Polski jest dodatnie.

(Komunikat Portu Rybackiego).

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKU ZBOŻOWYM I BYDLĘCYM POMORZA.

Na pomorskim rynku zbożowym sytuacja w zakresie cen uległa w miesiącu sprawozdawczym nieznacznemu pogorszeniu. Ceny pszenicy i owsa, które w m. październiku podniosły się o około 1 zł, wykazywały stałą tendencję zniżkową. Tendencja ta utrzymywała się za wyjątkiem krótkiego okresu w połowie miesiąca również przy życie. Największy spadek wykazują ceny pszenicy i owsa, które obniżyły się o około 60 gr na kwintalu. Poziom cen żyta obniżył się w stosunku do cen notowanych na początku okresu o 12 gr na kwintalu. Ceny jęczmienia ustabilizowały się na poziomie 14 zł za 100 kg. W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego ceny kształtowały się przy pszenicy o 1,50 zł, a przy owsie o 50 gr wyżej, natomiast przy życie o 1,50 zł, a przy jęczmieniu o 2,80 zł niżej, niż w roku ubiegłym.

Podaż zbóż była stosunkowo nie duża, gdyż niski poziom cen powstrzymywał rolników od wyzbywania się swych zapasów. Zanotowano większe zainteresowanie dla koniczyn, strączkowych i innych nasion.

Na rynku krajowym większość odbiorców, oczekując zapowiedzianej obniżki stawek taryfowych i obniżki ogólnego poziomu cen, wstrzymywała się z zakupami, skutkiem czego ceny kształtowały się zniżkowo, pomimo niedostatecznej podaży.

Podobnie niekorzystnie układały się stosunki na rynku produktów hodowlanych, za wyjątkiem cen trzody chlewnej, które naogół utrzymywały się na poziomie cen z poprzedniego miesiąca. Ceny bydła rogatego obniżyły się w ciągu okresu sprawozdawczego o około 4 zł na kwintalu.

Na skutek sezonowo dużej podaży, ceny cieląt wykazywały gwałtowny spadek, który przy gatunkach przedniejszych wynosił około 25 zł, a przy gatunkach poślednich 10 zł na kwintalu.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	9. 12.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	11. 12.
s/s CAPELLA*	16. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	18. 12.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	13. 12.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	9. 12.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	11. 12.
s/s CAPELLA*	16. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	18. 12.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	22. 12.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
		ŁOTWA		
s/s ACHILLES*	9. 12.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ACHILLES*	9. 12.
s/s SIRIUS*	16. 12.	co tydzień	s/s SIRIUS*	16. 12.
		Ryga		
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	22. 12.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
s/s FALKEN	8. 12.	**Ryga — Liepaja**	s/s FALKEN	11. 12.
	22. 12.	*(Żegluga Polska S. A.)*		25. 12.
		co 2 tygodnie		
		LITWA		
s/s FALKEN	8. 12.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	11. 12.
	22. 12.	*(Żegluga Polska S. A.)*		25. 12.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	7. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	10/11. 12.
	20. 12.	co 8 dni		22. 12.
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	22. 12.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	7. 12.	**Stockholm — Norrköping**	s/s HUNDVAAG	10. 12.
	21. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*		24. 12.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	7. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	10/11. 12.
	20. 12.	co 10 dni		22. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	11. 12.
	24. 12.	co 2 tygodnie		24. 12.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	16. 12.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	16. 12.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s E. RUSS	7. 12.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s E. RUSS	7. 12.
s/s ALEXANDRA	10. 12.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALEXANDRA	10. 12.
s/s TCZEW	14. 12.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	14. 12.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
		(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)	s/s HERO*	2. 12.
s/s ACHILLES*	9 12.	co tydzień	s/s ACHILLES* (via Ryga)	9. 12.
s/s SIRIUS*	16. 12.		s/s SIRIUS*	16. 12.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	11. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	12. 12.
	18. 12.	co tydzień		19. 12.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	10. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	10. 12.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	10. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	10. 12.
s/s AKERSHUS	16. 12.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	16. 12.
			s/s AKERSHUS	23. 12.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	17. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s DELFINUS	9. 12.
s/s URSA	31. 12.	co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	23. 12.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	15. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	19. 12.
	29. 12.	co 2 tygodnie		
s/s BALTONIA*	9. 12.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	12. 12.
	23. 12.	co 2 tygodnie		26. 12.
		Hull		
s/s LUBLIN*	8/9. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	12. 12.
s/s LWÓW	15/16. 12.	co tydzień	s/s LWÓW*	26. 12.
s/s UFFE	11. 12.	**Manchester/Liverpool**	s/s UFFE	11. 12.
s/s TAARNHOLM	18. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TAARNHOLM	18. 12.
s/s OLAF	25. 12.	co 1—2 tygodnie	s/s OLAF	15. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	7. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	7. 12.
s/s MAJORCA	14. 12.	co tydzień	s/s MAJORCA	14. 12.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s TIBERIUS	9. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TIBERIUS	9. 12.
s/s PERSEUS	16. 12.	co tydzień	s/s PERSEUS	16. 12.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	10. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	11. 12
s/s PUCK	17. 12.	co tydzień	s/s PUCK	18. 12.
s/s NIOBE	9. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s NIOBE	9. 12.
s/s PRIAMUS	16. 12.	1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS	16. 12.
s/s BUSSARD	12. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	12. 12.
s/s BUTT	23. 12.	co 10—11 dni	s/s BUTT	23. 12.
s/s WIBORG	ok. 9. 12.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 9. 12.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
s/s ŚLĄSK*	10. 12.	**Antwerpja**	s/s ŚLĄSK*	11. 12.
s/s HEL	17. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	18. 12.
s/s ŚLĄSK*	24. 12.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	25. 12.
s/s BUSSARD	12. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	12. 12.
s/s BUTT	23. 12.	co 10—11 dni	s/s BUTT	23. 12.
		(Rummel & Burton)	s/s EIKHAUG	17. 12.
—		co 3 tygodnie	s/s KALER	31. 12.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	17. 12.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	7. 12.
	31. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		21. 12.
		co 2 tygodnie		4. 1.
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	23. 12.	co 2—3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s SEBU	21. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s SEBU	21. 12.
s/s TANGER	4. 1.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	4. 1.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s ALBANIA	6/7. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s ALBANIA	11. 12.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	13. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BROHOLM	13. 12.
s/s TOMSK	12. 1.	co miesiąc	s/s TOMSK	12. 1.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
		(Rummel & Burton)	Statek	12. 12.
Statek	11. 12.	co 2—4 tygodnie		
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul —		
m/s VIKINGLAND*	6. 12.	**Beyrouth — Jaffa — Haiffa**	m/s VIKINGLAND*	10/12. 12.
m/s BIRKALAND*	13. 12.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s BIRKALAND	24/27. 12
m/s HEMLAND*	17. 12.	co 1—4 tygodnie		
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)*	s/s EIKHAUG	17. 12.
		co 3 tygodnie	s/s KALEFAN	31. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
		(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)	s/s SARMACJA*	20/21. 12.
s/s SARMACJA*	20. 12.	co 3 tygodni		

B. Porty dalsze

		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SAGAPORACK*	7. 12.	*(American Scantic Line)*	s/s CLIFFWOOD*	7. 12.
s/s CITY OF FAIRBURY*	13. 12	co tydzień	s/s ARGOSY*	14. 12.
			s/s SAGAPORACK	21. 12.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	21. 12.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	30. 12.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s SEBU	21. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s SEBU	21. 12.
s/s TANGER	4. 1.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	4. 1.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s PACIFIC	6. 12.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s PACIFIC	16. 12.
s/s HERAKLES	11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*		
s/s ATLANTA	25. 12.	co 2 tygodnie	s/s KASTELHOLM	18. 12.
s/s EQUATOR	12. 1.		s/s HERAKLES	4. 1.
s/s AURA	28. 1.		s/s ATLANTA	16. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s KLIPPAREN	24. 12.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques**		
m/s HAMMAREN	1. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	—	
m/s KAAPAREN	3. 3.	co miesiąc		
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s BELLEROPHON	21. 12.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s RINDA	16. 12.
		PORTY GULFU		
m/s THALATTA	8. 12.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TORTUGAS	12. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s UDDEHOLM	10/14. 12.
m/s RAGNHILDSHOLM	19. 12.	co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
s/s CRANFORD	14. 12.	co miesiąc	s/s CRANFORD	15. 12.
s/s NASHABA	18. 12.		s/s NASHABA	19. 12.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

7 grudnia:

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji. A. S. L.

s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, A S. L.

s/s E. RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania, Prowe, Bergenske.

s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodniej Szwecji i Kłajpedy, dla wyładowania, Bergenske.

s/s HAGUE lin z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.

s/s ALBANIA lin. z portów hiszpańskich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

ż/m YNGVE z towarami, Prowe.

s/s NOVASLI z apatytami. PAM.

m/s HAGAR z rudą, Behnke & Sieg.

s/s WEICHSEL po drzewo, Behnke & Sieg.

s/s SIRETUL po węgiel, PAM.

s/s WILNO po węgiel, PAM.

s/s NORA po węgiel, Rummel & Burton.

8 grudnia:

m/s THALATTA lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.

s/s BALTONIA lin. z Londynu dla wyładowania, P. Z. K. B.

s/s LUBLIN lin. z Hull dla wyładowania, Polbrit.

s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s DELFINUS lin. dla ładowania do portów zachodnio-norweskich, Bergenske.

s/s FALKEN lin. z Rygi, Lipawy i Kłajpedy dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.

s/s MARTIN GOLDSCHMIDT z fosfatami, PAM.

s/s MAERTA, PAM.

s/s HEBBURN, po węgiel, Polrob.

s/s HORDEN po węgiel, Polrob.

s/s ORION ze złomem, Rummel & Burton.

s/s MINORICA ze złomem, Rothert & Kiłaczycki.

9 grudnia:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s ACHILLES lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s TIBERIUS lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s NIOBE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.

s/s LUDWIK dodatk. lin. z portów szwedzkich z drobnicą. Behnke & Sieg.

s/s KJELL BILLNER po węgiel, Speed.

s/s LYGIA po węgiel, Speed.

s/s OMONIA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s IDA po węgiel, Bergenske.

10 grudnia:

m/s UDDEHOLM lin. po ładunek do portów Gulfu, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. po ładunek do wsch. Szwecji i Kłajpedy, Bergenske.
m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.
m/s VIKINGLAND lin. po ładunek do portów Lewantu, Polska - Levant.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotteradmu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Londynu, Pol. Zj. Korp. Bałt.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull, Polbrit.
s/s AKERSHUS lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s VIKING po węgiel, PAM.
s/s FRIGG po węgiel, PAM.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.

11 grudnia:

s/s HERAKLES lin. z B. Aires, Santos, Rio dla wyładowania, Bergenske.
s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania. Reinhold.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s ELFRIDE CHARLOTTE BECKER po węgiel, PAM.
s/s SÄRIMNER po węgiel, PAM.
s/s GIMLE ze złomem, Rummel & Burton.

12 grudnia:

m/s TORTUGAS lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s POLARIS z rudą, Behnke & Sieg.
s/s WM. TH. MALLING po węgiel, Bergenske.
s/s TOVE po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s SOLSTAD po węgiel, Speed.

13 grudnia:

s/s BROHOLM lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.

14 grudnia:

s/s CRANFORD lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s DAGNY po węgiel, Speed.
s/s ROLF po węgiel. Speed.

15 grudnia:

m/s BIRKALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Polska - Levant.
s/s CITY OF FAIRBURY lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, American Scantic Line.
s/s LECH lin. z Londynu dla wyładowania, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Hull dla wyładowania, Polbrit.
s/s GLUCKAUF po drzewo, Bergenske.
s/s ARNIS po drzewo, PAM.
s/s ACHILLE LAURO po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ABSALON po węgiel, PAM.

16 grudnia:

m/s PACIFIC lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.
s/s RINDA lin. po ładunek do Indyj Wschodnich, Bergenske.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s EURYLOCHUS lin. Dalekiego Wschodu, dla ładowania węgla na stacje bunkrowe, PAM.
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s AKERSHUS lin. z portów wsch. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s PERSEUS lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.